SEÑOR PRESIDENTE.- Habiendo número, está abierta la sesión.

(Es la hora 17 y 37 minutos)

-Dése cuenta de los asuntos entrados.

(Se da de los siguientes:)

SEÑOR SECRETARIO.- "Informe del señor Senador Carlos Julio Pereyra sobre el Congreso del Foro Internacional de las Américas realizado los días 20 y 21 del corriente año en Panamá". "Resolución del Poder Ejecutivo por la cual se aprueban los proyectos de los préstamos de ajuste estructural y especial de ajuste estructural sobre servicios públicos y sectores sociales a celebrarse entre la República Oriental del Uruguay y el Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento". "Solicitud de audiencia de la Fundación 'Konrad Adenauer' a fin de exponer las actividades que realiza en nuestro país y en Sud América", y "Nota de la Comisión de Asuntos Internacionales de la Cámara de Representantes relativa a los Grupos de Amistad con la República de Irlanda, República Federativa del Brasil y el Reino de España".

SEÑOR SINGER.- No tengo inconveniente alguno con Irlanda ni con España, pero con Brasil, si bien tampoco tengo inconvenientes, me parece que hay que tener en cuenta que somos parte del Parlamento Latinoamericano y de la Comisión Parlamentaria Conjunta del MERCOSUR. Luego los Legisladores protestamos porque dicen que hacemos turismo parlamentario, pues al crear una Comisión de Amistad esto da lugar a viajes, etcétera. Entonces, hago mis reservas. He planteado hacer Grupos de Amistad con todos los países de América Latina, pero no veo que tenga mucho sentido en momentos que integramos parlamentariamente organismos comunes.

SEÑOR PRESIDENTE.- Deberíamos saber de dónde parte la iniciativa, pues si se trata de una iniciativa del Brasil, no podemos decir que no.

SEÑOR SECRETARIO.- Según la nota que tengo en mi poder, la iniciativa partiría de la Cámara de Representantes.

SEÑOR GARGANO.- Tendría que averiguarse exactamente esto y resolver posteriormente. En lo personal no tengo ningún problema.

SEÑOR PRESIDENTE.- El señor Ministro me planteó algunos temas en los que tenía interés en que la Comisión se expidiera. Uno es el de la Convención Interamericana sobre Personalidad y Capacidad de las Personas Jurídicas y Derecho Internacional Privado. Este asunto ingresó a la Comisión el 15 de mayo de 2000 y no sé por qué razón ha quedado rezagado.

SEÑOR SINGER.- Hablando absolutamente de memoria, creo que ese asunto fue despachado.

SEÑOR PRESIDENTE.- ¿Estará en la Cámara de Representantes?

SEÑOR SINGER.- Habría que averiguarlo, por Secretaría.

SEÑOR PRESIDENTE.- En cuanto al tema de la Convención Interamericana sobre Conflicto de Leyes en Materia de Adopción de Menores, si la Mesa no se equivoca, también fue despachado.

SEÑOR CORREA FREITAS.- Coincido con el señor Presidente.

SEÑOR PRESIDENTE.- Por otro lado, está la Convención Interamericana sobre Contratos de Transporte Internacional de Mercaderías por Carretera. Aquí expliqué que habíamos recibido información y que había posiciones contrapuestas.

SEÑOR GARGANO.- Eso no está aprobado.

SEÑOR PRESIDENTE.- Es verdad que no fue aprobado, pero los señores Senadores recordarán que en determinado momento vinieron asesores y entre ellos, incluso, había distintas posiciones.

SEÑOR SINGER.- Incluso el señor Senador Gargano había planteado algunas objeciones, y creo que también el señor Senador Garat tenía algún problema. Eso debe figurar en la versión taquigráfica.

(Dialogados)

SEÑOR PRESIDENTE.- Habrá que ver esto, entonces.

Después, está la Convención Interamericana sobre Derecho aplicable a los Contratos Internacionales, que ingresó a la Cámara de Senadores el 1º de agosto de 1995. Personalmente, creo que esto debe de estar mal.

SEÑOR MILLOR-. Eso ya se despachó, señor Presidente. Es verdad que a veces la memoria puede fallar, pero creo que alguno de los proyectos que usted nombró, lo informé yo. De cualquier modo, todo esto fue despachado.

(Se suspende momentáneamente la toma de la versión taquigráfica)

(Ingresa a Sala el señor Ministro de Relaciones Exteriores.)

SEÑOR PRESIDENTE.- Continúa la sesión.

La Comisión de Asuntos Internacionales del Senado da la bienvenida al señor Ministro de Relaciones Exteriores, a quien se ha invitado para considerar dos temas. El primero de ellos está referido a las Notas Reversales firmadas con la República Argentina en la Legislatura anterior, y el segundo es un tema que ha sido planteado por quien habla -con respecto al cual se envió una comunicación al Ministerio- y está vinculado a problemas de navegación en el Río Uruguay.

El asunto planteado por el señor Senador Gargano tiene absoluta prioridad en cuanto a su consideración en la sesión de hoy, por lo cual lo dejamos en uso de la palabra.

SEÑOR GARGANO.- Muchas gracias, señor Presidente.

Tal como ya lo he expuesto en una ocasión anterior en que contamos con la presencia del señor Ministro, el planteo de este tema tiene una gran importancia desde el punto de vista de los intereses políticos y económicos que para el país están en juego. En aquella oportunidad explicamos que el Uruguay había acordado, a través de Notas Reversales con la República Argentina -unas correspondientes al año 1994 y otras de 1997- la ejecución, por parte del país vecino, de una extensión y profundización del Canal del Indio a 32 pies de calado.

En una decisión política -como lo vamos a explicar en forma pormenorizada, porque el tema es complejo y, naturalmente, tuvimos que llevarlo al papel para poder exponerlo con cuidado- en su aplicación no se cumplió con lo convenido en las Notas Reversales: se cambió el trazado previsto y acordado y se llevó el canal, no a 32 pies en la punta, sino a 42 pies en el lugar de inicio del canal, lo que de acuerdo con las Convenciones Internacionales permite a quien ejerce el control del canal -que por la Nota Reversal es Argentina, que además del control y el mantenimiento también ejerce su soberanía- llevar hasta el Puerto -en este caso el de Buenos Aires- esa profundidad en el canal.

Esto acarrearía consecuencias económicas extremadamente serias para el país -esto se ha autorizado o permitido violando la Nota Reversal- porque Argentina tendría así la posibilidad de llegar con un canal de esa profundidad no solo al Puerto de Buenos Aires, sino también al inicio de esa salida que han pensado desde Santa Fe al océano, del Puerto San Martín al océano. Esto quiere decir que los buques de gran calado o gran porte van a poder llegar hasta allí trayendo, repito, consecuencias económicas muy serias y graves para el país, ya que una de las ventajas naturales que tiene el Uruguay en esta materia es que el Puerto de Montevideo posee una importante profundidad natural que, trabajada a conciencia, puede permitirle convertirse en una alternativa del Puerto de Buenos Aires.

Lo cierto es que la profundización del Canal del Indio al nivel que estoy explicando puede implicar -estoy haciendo un esquema- que sea económicamente más rentable para el transportista internacional llevar hasta el Puerto de Buenos Aires los contenedores que venían al Puerto de Montevideo y desde allí trasladarlos en otro buque más pequeño o en camiones hasta nuestra capital. De esta forma, las consecuencias económicas para el país -insisto una vez más- serían de mucha trascendencia.

Si el señor Presidente me permite, voy a tratar de leer este trabajo que hemos preparado con nuestros asesores, para dejar planteado el tema en la forma en que nosotros lo vemos, sin perjuicio de que si hoy no se puede culminar su análisis, lo sigamos en otro momento. Lo que queremos es dejarlo planteado a fin de que se adopten algunas decisiones o que el señor Ministro nos informe si el Poder Ejecutivo tiene prevista la adopción de algunas medidas.

El trabajo que preparamos dice así.

Con la finalidad de actualizar la información y ubicarnos en la realidad marítima y portuaria del país, retomaré el tema efectuando algunas precisiones que puedan ayudar a desentrañar la complejidad del mismo, mostrar la inexistencia de conducción y falta de políticas en las actividades marítima y de la Administración Nacional de Puertos y denunciaré el inmenso daño que se le produjo al país, al mellar su soberanía e ignorar la defensa de los intereses de nuestro comercio exterior.

Primera precisión. Debemos recordar que el Canal de Acceso al Puerto de Montevideo tiene una longitud de 42,4 kilómetros y 11 metros de profundidad.

Para mantener el canal a 11 metros de profundidad, la ANP debe dragar sólo hasta el kilómetro 26,5, ya que desde el kilómetro 26,5 al kilómetro 34, existen 11 metros de profundidad natural y a partir del kilómetro 34 existen 12 metros de profundidad natural hasta la boya del kilómetro 42,4, que marca el inicio del canal de acceso al Puerto de Montevideo en la isobata de los 13 metros de profundidad.

Ello se debe a que, en el año 1985, con el conocimiento y la aprobación de todas las fuerzas políticas del país, en el marco del Tratado del Río de la Plata, Uruguay presentó en la Comisión Administradora del Río de la Plata (CARP) un proyecto de dragado del Canal de Acceso y del Puerto de Montevideo que fue aprobado y por el que se autorizó el dragado del Puerto de Montevideo y su Canal de Acceso a 13 metros (42 pies) de profundidad. Se registra en el Acta Nº 108, de diciembre de 1985, de la CARP, el beneplácito del Gobierno argentino en conceder la autorización.

La Administración Nacional de Puertos -en aquel momento el que habla integraba la Comisión de Transporte y Obras Públicas- nos invitó a recorrer el canal y conocer el trabajo que se llevaba adelante en el dragado. En la primera etapa de ejecución del proyecto, la Administración Nacional de Puertos, con dragas propias, equipos y gente de mar uruguayos, dragó hasta el kilómetro 26,5 el Canal de Acceso y el Puerto de Montevideo a 11 metros, es decir, a 36 pies de profundidad, a partir de lo cual las Cartas de Navegación uruguayas Nº 40 y Nº 41 y la argentina H116 registraron tal situación.

Voy a realizar una segunda precisión. Las administraciones anteriores -1991 a 1999- perjudicando, a nuestro juicio, los intereses estratégicos del Uruguay, declararon el Canal de Acceso al Puerto de Montevideo, desde el kilómetro 13.5 hasta el kilómetro 42.4, como "Canal no Mantenido". En ese período se redujo la profundidad del Puerto de Montevideo a algo menos de 9,50 metros, 31 pies.

Esto es de mucha trascendencia, porque lo que se había logrado con el esfuerzo del trabajo y la realización del proyecto anterior se perdía con esta declaración de Canal no Mantenido. Al más alto nivel del Gobierno se trasmitió a la opinión pública que había agencias que dejaban de operar en el Puerto de Montevideo, invocándose razones de seguridad. Así, la empresa armadora internacional Hamburg-Sud, que sirvió al país por más de cuarenta años, al no contar el Puerto de Montevideo y su Canal de

Acceso con los 10 metros de profundidad que fijan las cartas náuticas -situación que se modificó un año después coincidiendo con el anuncio de la Administración Nacional de Puertos de llamar a licitación para recuperar los 11 metros de profundidad en el canal de entrada al Puerto de Montevideo- estableció una nueva línea de seis buques de esa compañía que llegaría al Río de la Plata para sustituir a los buques que portaban de 1.500 a 1.800 contenedores por buques portacontenedores que transportaban 3.800 contenedores. Paralelamente, se complementó la acción de dejar fuera de competencia al Puerto de Montevideo, al no atender el pedido público de la autoridad portuaria de profundizar a 14 metros el Canal de Acceso al Puerto de Montevideo y autorizar -y esto fue lo que se hizo en la Nota Reversal firmada en 1997, sin contrapartida conocida, y este es otro tema: no se conoce la contrapartida de la Argentina a la autorización que Uruguay le concedió en esa Nota- a aumentar la profundidad del canal de entrada al Puerto de Buenos Aires a 32 pies, que son 9.80 metros.

Por su parte, Argentina, por su propia decisión y por el desinterés o la inoperancia de nuestras autoridades, lo llevó en el 20% del tramo final del canal a una profundidad de 33 a 39 pies, siendo que el Ministerio, a través de su delegación en la Comisión Administradora del Río de la Plata, era el encargado de controlar. Aquí la autorización era hasta 32 pies y se permitió, en el 20% del tramo final, que la profundidad llegara a estos niveles.

Las consecuencias de esto son que, estando las Cartas de Navegación con esta anotación y siendo admitidas a nivel de la Comisión Administradora del Río de la Plata, el canal puede llegar a tener hasta 42 pies hasta el Puerto de Buenos Aires. Además, se accedió a borrar la violación del Tratado del Río de la Plata que se realizó en Argentina con evidentes beneficios para ellos y perjuicios económicos futuros para el Uruguay, autorizándole el cambio de posición de la Zona de Alijo Alfa, que pasó de tener 10 u 11 metros de profundidad a 16 metros, 52 pies de profundidad, y asegurarse en el futuro, cuando sus necesidades estratégicas y económicas lo requieran, el dragado del canal de entrada al Puerto de Buenos Aires, como ya lo he mencionado, a 39 ó 42 pies, autorizado ya por la aceptación del Gobierno uruguayo de esa profundidad en el tramo inicial del Canal de Punta de Indio.

Con respecto al tema de la Zona Alfa, que como recordarán los señores Senadores estaba a la vista del Puerto de Montevideo, pasó lo siguiente. En el primer trazado, la primera corrección que hizo la República Argentina por su cuenta y sin que haya mediado -por lo que nosotros conocemos- ninguna indicación del Gobierno uruguayo, fue cambiar el trazado y atravesar la Zona Alfa con la nueva línea. Entonces, como se atravesaba la Zona Alfa y con esto se cometía una violación de los Convenios, se autorizó el traslado de la Zona Alfa hasta una zona de mayor profundidad, más al Este, donde se alcanzan las profundidades que mencionaba.

Quiero hacer una tercera precisión. Al finalizar el mandato del anterior Directorio de la Administración Nacional de Puertos, la autoridad uruguaya responsable de la seguridad en el mar informó a la opinión pública y al medio marítimo, por un Aviso a los Navegantes Nº 66/99, del 31 de diciembre de 1999, que la Administración Nacional de Puertos comenzaba, el 15 de diciembre de 1998, a mantener la profundidad de todo el canal de entrada al Puerto de Montevideo desde el kilómetro 8 al kilómetro 42. Esta es una cita mal hecha. Dejo constancia de que, de acuerdo con lo que han señalado los asesores, es una cita mal hecha porque, de esta forma, el canal dejaba de ser no mantenido, es decir, se cambiaba el criterio.

La cuarta precisión es la siguiente. Ante el fracaso de la gestión del actual Directorio de la Administración Nacional de Puertos y su incapacidad para corregir los errores de dragado que cometió su propio Departamento de Dragado, responsable de la tarea de mantener el dragado a 11 metros, el Poder Ejecutivo, para subsanar esas deficiencias, olvidando que la Administración Nacional de Puertos hace más de 70 años que mantiene el Puerto de Montevideo a 10 metros y ahora a 11 metros de profundidad, y aceptando resignadamente la incapacidad de esta Administración, autorizar la contratación de dragas extranjeras y gente de mar extranjera con un gasto extra de alrededor de U$S 6:000.000, que abonará a una empresa extranjera para recuperar los 11 metros de profundidad en todo el Canal del Puerto de Montevideo.

Quiero decir algo que me parece muy importante. Ahora estamos pagando U$S 6:000.000, cuando entre 1985 y 1989 conseguimos los 11 metros con las dragas uruguayas y con el personal uruguayo de la Administración Nacional de Puertos. Creo que es muy importante tomar nota de esto; es algo a lo que se refería el señor Senador Garat -relacionado con el Canal de Martín García- en una intervención que hizo ayer en la hora previa del Senado.

La quinta precisión que quiero hacer es para señalar que este es un tema delicado y de gran valor, que incluye límites territoriales y de soberanía, en el que siempre está en juego parte del destino del país. El Poder Ejecutivo, en representación de los valores y de los intereses nacionales, está obligado a proceder con seriedad, con rigor y con exigencias extremas para con los servicios, a efectos de obtener un mayor afinamiento técnico, precisión geográfica y certeza jurídica.

La sexta precisión es la siguiente. La redacción de la Nota Reversal del Gobierno del 13 de mayo de 1997 merece comentarios fuertemente negativos por las dudas que crea y el perjuicio que causa a los intereses nacionales. Tiene una redacción incompleta y difusa, imprecisiones e indefiniciones de los puntos geográficos y ligeras e incorrectas informaciones, consecuencia de la decisión política de autorizar la prolongación del Canal Punta del Indio, con la grave omisión de no definir la dirección que debía seguir la prolongación del Canal que se autorizaba y que por razones de seguridad y seriedad mínimas entre Estados debía registrarse en el documento suscrito por los Gobiernos.

La séptima precisión es que en esta época de globalización, de la que tanto se habla, en la actividad marítima se impulsa el uso de buques de gran porte que requieren mayor profundidad en los canales para disminuir sustancialmente el costo de los fletes marítimos. Se nos hacía esta observación, que quiero comentar, apartándome de la lectura del documento. Si se logra que la profundidad llegue a los niveles en que estaba actualmente y se mantenga el Canal del Indio, es posible que una compañía, realizando seis viajes anuales con capacidad para llegar con tres mil o cuatro mil contenedores, pueda dejar al costado el Puerto de Montevideo y ahorrar dos viajes de los que hacía hasta allí para trasladar los contenedores. Es decir que el abaratamiento es de una enorme significación para el transporte y para el funcionamiento del Puerto de Montevideo.

En ese marco de competencia mundial la mayor profundidad otorgada a la República Argentina que moviliza en el Río de la Plata por lo menos dos mil a tres mil por ciento más tonelaje que en Montevideo, le da el potencial futuro para controlar a su arbitrio los fletes marítimos en el Río de la Plata de mercaderías y uruguayas que compiten en el mercado mundial y, en consecuencia, surge un firme y fuerte fortalecimiento del Puerto de Buenos Aires en desmedro del Puerto de Montevideo, con un gran perjuicio para el comercio exterior uruguayo.

Se omitió además, en el tráfico de contenedores, que el país tuviera una posición empresarial que diera respuesta al planteo de armadores internacionales de sembrar la duda, de seguir atendiendo al Puerto de Montevideo, considerando que el Puerto de Buenos Aires ya tenía más profundidad que el de Montevideo. A esto se refería también en el día de ayer el Senador Garat en la hora previa. Ya hoy tiene más profundidad el Puerto de Buenos Aires que el de Montevideo, siendo que este último cuenta con mayores ventas naturales para poderlo organizar.

A modo de anotación: en primer lugar, el Puerto de Montevideo moviliza más o menos 150.000 contenedores al año, mientras que el de Buenos Aires moviliza más o menos 2:000.000 de contenedores al año.

En segundo término, el promedio de carga y descarga de contenedores por atraque de buque es de 200 contenedores en el Puerto de Montevideo, mientras que en el de Buenos Aires es de algo menos de 2.000 por buque. La diferencia es casi de diez veces.

En tercer lugar, la salida de ruta para ingresar al Puerto de Montevideo insumiría al buque un día y medio para transportar promedialmente 240 contenedores por viaje.

Si el armador internacional eliminara Montevideo de su ruta, ganaría el tiempo que le permitiría incrementar un viaje más por año por buque en esta línea y mantener con la misma atención la plaza uruguaya descargando los contenedores en el Puerto de Buenos Aires y embarcándolos por Feeders, en embarcaciones más pequeñas, o por camión a Montevideo, sin prácticamente, tener que aumentar el tiempo del embarque o el precio del flete, o los recargos que ya tiene el flete marítimo para el Puerto de Montevideo.

En la actual y futura situación el Puerto de Montevideo ha quedado indefenso frente al Puerto de Buenos Aires.

Una octava precisión. Según la prensa nacional, "El Observador" y "Búsqueda" del 18 de mayo de 1998, que no fuera desmentida nunca después de permanecer más de un año en la violación del Tratado del Río de la Plata que cometió Argentina al ejecutar el pasaje de la prolongación del Canal Punta del Indio cruzando la Zona de Alijo A, accedió al pedido de Argentina de cambiar la posición de Alijo A, pasando de 10/11 metros -32 pies a 36 pies- a 16 metros -52 pies- de profundidad, con el pretexto de que Argentina finalizara la prolongación del Canal Punta del Indio a 32 pies, cuando el Canal estaba finalizado porque en la Zona Alijo A existían 35 pies de profundidad natural.

Con ello el Gobierno uruguayo aceptaba lo ejecutado por Argentina regularizando el exceso cometido.

Además, facultaba a Argentina a mantener la dirección de la prolongación del Canal Punta del Indio establecida por ella, que llega hasta el kilómetro 239.1, con 39 pies de profundidad, que no se ajustaba a la dirección del Canal que el Ministerio de Relaciones Exteriores había autorizado, ni a la profundidad de 32 pies que había convenido e informado al Parlamento, y sentaba un precedente de un excepcional triunfo diplomático argentino que le otorgaba la seguridad de un canal de entrada al Puerto de Buenos Aires con 39 pies de profundidad, sin tener que negociar con Uruguay cuando sus necesidades comerciales o estratégicas lo requirieran.

Esto es muy importante porque cuando uno habla de todo esto se pregunta: ¿qué obtuvo Uruguay a cambio de las concesiones que hizo y que van a permitir esta realidad? Debo señalar que desde el comienzo de l999, aproximadamente, la Carta Náutica Argentina H116 y las Cartas Náuticas Uruguayas Nº 1 y Nº 40, registran que aproximadamente el 20% de la prolongación autorizada a 32 pies de profundidad del Canal Punta Indio, desde el kilómetro 233 al kilómetro 239.1, existen profundidades de 34, 35, 36 y 39 pies, con 42 pies en las inmediaciones del Pontón de Recalada que es donde se ha trasladado ahora la punta del Canal. Luego la autoridad argentina lo desplazó unas millas al Sur, quedando ahora aproximadamente en el meridiano de la boya del kilómetro 239.1.

Las cartas marítimas que estoy mencionando mantienen esto registrado. Registran la violación del Tratado del Río de la Plata cometida por Argentina y no conocemos que haya habido iniciativas tendientes a que esta situación se corrija de parte del Gobierno uruguayo.

Quiero decir que tenemos en nuestro poder las afirmaciones que hizo el señor Canciller Ramos en el Parlamento explicando el alcance de la Nota Reversal del 13 de mayo de 1997, y dando la seguridad total de la operación de dragado del canal a 32 pies ya que ello dependía exclusivamente de los controles que el Ministerio de Relaciones Exteriores y sus dependencias, debía realizar. Manifestó que -estoy diciendo textualmente lo que decía el Canciller Ramos- según el numeral 4 de la Nota Reversal del 10 de junio de 1994, Argentina "asumió la responsabilidad de mantener los canales de navegación aguas abajo del kilómetro 37 del Río de la Plata con profundidades y anchos compatibles con los que se alcancen en el área de Martín García".

Cabe destacar que en el lenguaje de los baqueanos del río, aguas abajo refiere a la dirección contraria al nacimiento del río, y aguas arriba alude al origen del Río.

"Por Notas Reversales canjeadas el 13 de mayo de 1997, el Gobierno uruguayo ‘accedió al planteo del Gobierno argentino referente a prolongar el Canal Punta Indio 33.8 kilómetros hacia el Noreste, desde el kilómetro 205.3 al kilómetro 239.1, a 32 pies, al cero de marea, a su entero costo".

Esto dice el texto de la nota. "Quiero enfatizar este concepto: en estas materias de singular importancia y de especial interés, por lo que se refiere a la geometría del canal, al refulado y al medio ambiente, el Gobierno uruguayo va a tener una participación decisiva si lo que se proyecta ejecutar no está de acuerdo con lo que la delegación uruguaya, en el seno de la Comisión Administradora del Río de la Plata, cree que es lo mejor para salvaguardar los intereses del país".

"La prolongación consiste en continuar el dragado existente para alcanzar, por la ruta más corta, profundidades naturales del río a 32 pies y balizar ese trayecto con boyas en los veriles del canal que brinden a los buques la seguridad de que navegando entre ellos, siempre encontrarán 32 pies de agua sin escollos ni obstáculos.

Puedo realizar, en realidad, más comentarios pero creo que con lo dicho es suficiente. Con la Nota Reversal de 1997 se concedió ventajas al Gobierno argentino, al país, a la Argentina a cambio de nada, es decir, sin contrapartidas. Por otro lado, lo más grave es que se autorizó a que se llevara el canal a 32 pies en la extensión que exigía y planteaba la Argentina. Pero se ha verificado -está

en las cartas marítimas de Argentina y Uruguay- que tiene de 39 a 42 pies en la Punta. Insisto en esto: si lo tiene en la boca de entrada, puede llegar a la misma profundidad hasta la entrada del Puerto de Buenos Aires, según las convenciones internacionales y el Derecho que se aplica.

En primer término, creo que esto es perjudicial para los intereses del país y, en segundo lugar, el Puerto de Montevideo, mientras tanto, en lugar de alcanzar una competitividad mayor, profundizando su canal de acceso y la de sus muelles para que accedan los buques de mayor porte, reitero, en lugar de ganar profundidad, la perdió, porque se hizo la declaración de canal no mantenido lo que hizo bajar su profundidad de 11 metros a 10. Ahora se plantea, como estrategia para recuperar los 11 metros, realizar un dragado con costos que a nuestro juicio no existían en el período 1985-1989, cuando se lo llevó a 11 metros, teniendo autorización por parte de Argentina para llevarlo a 13 metros.

Cuando uno analiza esto, no entiende por qué pasó y advierte ciertamente una absoluta inoperancia por parte de nuestros representantes en la Comisión Administradora del Río de la Plata o falta de instrucciones dadas por el Poder Ejecutivo para controlar esta situación. Esto nos parece grave. Además, nos interesa saber qué va a hacer el Poder Ejecutivo, porque esto es un hecho.

Tengo aquí información en cuanto a que el Poder Ejecutivo -y supongo que también el Ministerio de Relaciones Exteriores- se enteró de que hubo un documento oficial de la Armada, una carta de navegación, que mostró las nuevas profundidades que tenía el canal. Aclaro que está en mi poder el número de la carta náutica que ya llegó al Ministerio de Relaciones Exteriores. Si no llegó a dicha Cartera, seguro que está en el Ministerio de Defensa Nacional, porque la Armada no realiza ninguna acción de este tipo sin que su jerarquía esté enterada. Por lo tanto, estamos admitiendo que la violación quede firme, porque no se ha tomado ninguna medida para que esa política se rectificara.

Por todo esto me interesa saber qué acciones se van a emprender, porque también me ha llegado información -tengo los textos aquí- que afirma que las autoridades argentinas recibieron de quienes tienen la concesión del dragado del Río de la Plata, entre Santa Fe y el océano a 32 pies, la empresa privada Hidrovía, en el mes de julio del año pasado en la ciudad de Buenos Aires, una propuesta para profundizar a 34 pies la vía navegable desde el puerto de San Martín hasta el océano. Esto significa dejar de lado lo convenido en la Nota Reversal del 13 de mayo de 1997. Es decir que esto existe como planteo político y también como planteo empresarial, ante las autoridades argentinas. Si se materializa, naturalmente que viola la mencionada Nota Reversal. Entonces, me pregunto qué se va a hacer en este sentido. Asumo que se trata de un tema muy complejo y que, por lo tanto, se hace muy difícil de ilustrar con absoluta claridad, pero voy a poner un ejemplo de los perjuicios que esto acarrea para el Uruguay. Uno de los aspectos es el económico y, para dar una idea, destaco que este año Argentina va a exportar 90:000.000 de toneladas de granos, con una importancia económica de casi U$S 10.000:000.000. En alguna medida, siempre nos interesó -por lo menos desde que integro las Comisiones de Asuntos Internacionales y de Transporte y Obras Públicas- que una parte de la salida de la mercadería tuviera como protagonista al Puerto de Montevideo o al de Nueva Palmira, que es otro de los centros operativos que tenemos. Si esto se lleva a cabo, todos los objetivos que nos habíamos marcado se perderían definitivamente.

También hay otro tema que sólo voy a esbozar y que tiene importancia política. El mismo tiene que ver con la profundidad del puerto y, a mi juicio, tendríamos que solicitar información al Ministerio de Defensa Nacional. Quisiera saber si dicha profundidad permite el desplazamiento de buques de guerra frente al Puerto de Montevideo. Con respecto a esto, no sé si se realizaron las consultas de carácter político y estratégico a la Armada. Creo que no es un problema menor y no amerita decir que tenemos una relación pacífica y estable y, por lo tanto, no vamos a entrar nunca en conflicto. Teniendo en cuenta las políticas que siempre se han estructurado y más allá de las relaciones pacíficas y cordiales que tengamos, hay que tenerlo presente. En lo personal, no he visto, en los documentos que se han analizado, que este aspecto se tuviera en consideración.

Podríamos conversar más sobre el tema, porque hay mucho material para examinar pero, por el momento, lo que quería analizar ya lo he planteado.

SEÑOR MINISTRO.- Señor Presidente: como esta la primera vez que asisto a esta Comisión bajo su Presidencia, quisiera extenderle mi saludo y deseo de éxito en su tarea y, desde luego, la confirmación, que es propia en estos casos, de que trataré de cooperar con usted lo más posible en su trabajo.

Agradezco, además, al señor Senador Gargano su exposición, que complementa la que adelantara en ocasión de la sesión anterior, de fecha 24 de febrero; este encuentro se vio diferido por razones de notoriedad de organización de los trabajos de la Cancillería y de la propia Comisión.

Puedo señalar que frente a este documento también siento las limitaciones naturales de su alto contenido técnico y de información muy puntual, que no sólo hace a fenómenos de administración o de gestión, sino a datos de origen técnico a los que simplemente asomarse plantea dificultades. Por estas razones, del mismo modo que el señor Senador Gargano dio una puntual lectura a un documento de base, también de algún modo me veré obligado a usar igual formato.

Quisiera expresar, además, que algunas de las consideraciones que se han hecho a modo de apreciación general, tocan aspectos que no hacen sólo "strictu sensu" al Tratado del Río de la Plata o a las Notas Reversales que le han dado desarrollo, sino a gestiones de la propia Administración Nacional de Puertos y naturalmente podrían, en lo que a mí concierne en este instante, exceder un tanto mi capacidad de respuesta. Sin perjuicio de ello, me parece que debo señalar que en una reciente información, proporcionada por el señor Ministro de Transporte y Obras Públicas, en una exposición que hiciera hace unas dos semanas en una reunión en la Liga Marítima del Uruguay a la que tuve oportunidad de asistir -creo que fue mi primera reincursión en la actividad regular- se aportaban datos muy significativos en cuanto al crecimiento de la operativa del Puerto de Montevideo, que no obstante la recesión económica que ha caracterizado la economía argentina y la del propio Uruguay en este último bienio o trienio, se mostraba que el mejoramiento del servicio, el abaratamiento del costo, la reducción del plazo de estadía de los buques y una serie de medidas de naturaleza de gestión, habrían permitido mejorar la performance del Puerto y mantener niveles de crecimiento en su gestión. No he traído conmigo esa información, pero puede ser de dominio de los señores Senadores -seguramente lo es- y, en todo caso, me remito a ella.

Ingresando de lleno a lo formulado por el señor Senador Gargano, debo decir que se trata de un planteo que arranca de un acto internacional celebrado en el año 1997. Naturalmente, esto implica revisar o examinar los efectos y alcances de un acuerdo por

canje de Notas del año 1997 -en aquella época, el Canciller de Argentina era Guido Di Tella y el de Uruguay Alvaro Ramos- sobre el régimen jurisdiccional del Canal Martín García, entre otros. Además, hay que tener presente que sobre este tema no sólo existen estas Notas Reversales, sino que hay Notas anteriores, como las de julio de 1991, las del 24 de junio de 1993, las del 10 de junio de 1994, las del 2 de diciembre de 1996 y las del 2 de mayo de 1997; en particular las últimas fueron las que motivaron una interpelación al Ministro Alvaro Ramos, que seguramente recordarán.

La política de Estado sobre este tema seguida por el Gobierno apuntó a un objetivo central, que era la efectiva participación de la República en el sistema de los canales de navegación del Río de la Plata. Al concretarse la obra binacional del dragado, los sucesivos Gobiernos de la República bajo el período democrático reiteraron su clara voluntad política de llevar esto adelante. Esto implica la participación por primera vez en el dragado de un tramo del canal principal del Río de la Plata, compartiéndose con ello la administración. Además, por la realización de dicha obra se asegura la presencia uruguaya en la hidrovía y la salida directa por el Río de la Plata, a menor costo y a 32 pies, de toda la producción de nuestro litoral Oeste.

Creo que es importante que vayamos examinando pormenorizadamente cada uno de los puntos; probablemente, mi respuesta o comentario no contemple estrictamente el orden que ha seguido el señor Senador Gargano, pero creo que en términos generales contesta sus observaciones.

Hay algunas precisiones de información que me parece importante aportar a la Comisión. El Canal de Punta del Indio, así como todo el sistema de canales del Río de la Plata, incluido el de Martín García, está a 32 pies. Ninguna parte del Canal está dragada a 38, 39 ó 42 pies. Al respecto cabe aclarar, en primer lugar, que en algún caso algún tramo del canal puede tener más de 32 pies de profundidad. Por ejemplo, se indicaba que en la boca puede tener 42 pies, pero esto no hace automáticamente que el sistema pueda navegar hacia esa mayor profundidad, ya que en la navegación -aquí estoy en presencia de personas que conocen mucho mejor que yo el tema por su experiencia personal, como es el caso del señor Senador Garat- se tiene en cuenta la referencia de menor profundidad, y no la mayor, porque la primera es la que da el límite de hasta dónde es posible que, en este caso, es 32 pies.

En segundo término, Argentina no puede profundizar el sistema en forma superior a 32 pies sin la autorización de nuestro país dada en primera instancia en la CARP, conforme a lo que prevé el artículo 17 del Tratado, al cual creo que es importante que nos remitamos, no porque no esté en el recuerdo de los señores Senadores sino porque es de una contundencia absoluta. Allí se expresa que la parte que proyecte la construcción de nuevos canales, la modificación o alteración significativa de los ya existentes o la realización de cualesquiera otras obras, deberá comunicarlo a la Comisión Administradora, la cual determinará sumariamente y en un plazo máximo de 30 días si el proyecto puede producir perjuicio sensible al interés de la navegación de la otra parte. Quiere decir que está perfectamente consagrado que este tipo de cosas no se puede hacer sin el consentimiento de la otra parte.

Por lo tanto, esa ha sido la política, y el asunto que el señor Senador Gargano mencionó en alguna parte de su intervención sobre la posible profundización a 36 pies, figura en varias actas de la CARP. El asunto aún no ha sido resuelto, por lo que está pendiente en el orden del día de dicha Comisión. Por lo tanto, sin la debida autorización de la CARP, la República Argentina no podrá realizar, unilateralmente, esas obras.

Creo que es muy importante prevenir los problemas, y considero que todos los que aquí estamos -absolutamente todos- tenemos un punto en común, que es el defender los intereses nacionales. Por mi parte, quiero ser muy respetuoso de la opinión de todos, pero si bien no reclamo, creo que tengo el derecho de decir que yo tengo la misma preocupación -ni menor ni mayor que la de cada uno de los que aquí se encuentran- en que se defiendan dichos intereses. Siento que si estuviéramos resignando derechos o admitiendo situaciones no contempladas en el Tratado, estaríamos incumpliendo obligaciones internacionales, pero aclaro que no me siento con la capacidad de llevar adelante eso. Más allá de cualquier tipo de connotación que el tema pueda tener, todos estamos enfocándolo de la misma manera.

Por otro lado, agrego que todo el sistema de canales estaba dragado a 32 pies y que los buques no pueden, en principio, navegar con mayor calado. Para que el sistema se mantenga en todo momento en esa profundidad, se trata de respetar la "revancha bajo quilla" de 2 pies -una expresión que seguramente el señor Senador Garat podrá explicar mucho mejor que yo, que no soy un experto, sino un "asomado" al tema- expresión cuyo origen no conozco, aunque sí conozco el sentido conceptual. Se trata de una medida de seguridad exigida por ambas Prefecturas Nacionales. Me imagino que es para defender la quilla, es decir, es la quilla que toma su revancha frente a la posibilidad de que, si no se toma ese colchón de dos pies, pudiera encallar.

Es decir, el movimiento puede llevar al buque a una zona en la cual eventualmente podría quedar encallado, detenido. Esa medida de 2 pies hace necesario que el dragado llegue a 34 pies aunque el espacio útil de navegación sea de 32 pies. Me parece que este es un tema sobre el que podemos hablar en estos términos, un tanto caseros, pero que permiten hacer una descripción que cualquier ciudadano común podría comprender. De modo que, si se draga a 34 pies, hay que tener un garante de 2 pies. No es que se dragúe a 34 pies ni que haya que exceder los 32, simplemente los dos pies son una garantía de los 32 pies.

Entonces, tanto en el Canal de Martín García como en los restantes sectores del Canal, hay una técnica de mantenimiento que requiere trabajar a ese nivel de calado. Por lo tanto -me parece que esta conclusión es muy importante- no hay un canal a 38, a 39 o a 42, ni existe derecho alguno concedido a la República Argentina para llevarlo a esas profundidades sin la autorización previa de nuestro país. Esto es fundamental, porque es la base que nos autoriza o legitima en lo que antes expresáramos en cuanto a que no estamos resignando ningún derecho, ni concediendo cuotas partes de nuestra soberanía, lo que sería algo muy grave y delicado. Una cosa es la gestión, en donde puede haber opiniones diversas y evaluaciones en más o en menos, y otra distinta es la disposición de derechos sustantivos o de fondo, que podrían llegar a constituir una situación muy delicada y seria. De manera que, insisto, no hay un canal a 38, a 39 o a 42 pies, ni hay derecho alguno de la Argentina a llevar a cabo esas profundidades sin la previa autorización del Uruguay.

Tampoco es correcto -y en este sentido pido disculpas sobre todo al cuerpo técnico que elaboró el informe que el señor Senador Gargano ha leído y seguramente ha hecho suyo- que la obra de extensión de Punta del Indio no fuera controlada por la CARP ni supervisada por el Gobierno uruguayo. Esta obra concluyó con un informe final en el que consta la verificación de todos los extremos del proyecto autorizado en cuanto al trazado, la profundidad, los datos técnicos y perfiles de la obra, las áreas de volcado y refulado, etcétera. En el informe elaborado por la CARP participó el organismo competente de la Armada Nacional, es decir, el SOHMA, y al respecto existe una nota de dicho organismo que tengo en mi poder, que por ser un documento oficial está a disposición de la Comisión. Concretamente, me refiero al Anexo II de esta carpeta y la nota es la Nº 127/8 X 1998.

Retomando el hilo de lo que estábamos exponiendo, podemos decir que no hay una prescindencia, ausencia u omisión -como de alguna manera se señalaba- en la tarea de la CARP y, naturalmente, tampoco existe una exclusión de los servicios competentes de la Armada Nacional. A lo anterior debo agregar que el Canal no está profundizado ni a 34, ni a 36 ni a 38 pies, por lo cual la hipótesis de la pérdida de competitividad del Puerto de Montevideo frente al de Buenos Aires no es de recibo. Asimismo, los hechos estarían demostrando un crecimiento de nuestra capacidad de movilización de carga en el Puerto de Montevideo, porque si hubiéramos perdido competitividad dicho crecimiento no sería justificable. Digo esto sin perjuicio de reconocer que es preciso admitir que hay otras variables que juegan en la utilización de los puertos como, por ejemplo, el navegar con bodega completa o incompleta, el completar cargas, las distancias navegadas, los costos portuarios, la duración de estada del buque, la propiedad de la carga, la capacidad operativa de los puertos, la disposición de mayor capacidad instalada, la eficiencia de las terminales portuarias, es decir, toda una serie de factores que no se reducen al acceso en profundidad como la determinante única y exclusiva de la competitividad.

Por otra parte, las obras del Canal de Acceso al Puerto de Montevideo -es importante señalar esto- establecen una profundización a 34 pies. En ese sentido, la del propio Puerto tiende a mantener esa posición de privilegio natural que nos diera el movimiento de aguas en el Río de la Plata. Quiere decir que de las propias palabras del señor Senador Gargano se infiere que, lejos de haber una actitud resignada, de complacencia o de asentimiento tácito frente a la situación, ha habido una actitud activa por parte del Gobierno, en los niveles de administración competentes, para llevar a cabo ese trabajo.

SEÑOR COURIEL.- Quisiera saber -porque realmente no entiendo mucho de este tema- si el Canal de Acceso al Puerto de Montevideo tendría 36 pies, si se toman en cuenta los dos pies de seguridad.

SEÑOR MINISTRO.- Efectivamente, así es; tendría 36 pies incluyendo los dos de seguridad. En cambio, si se lleva la profundidad a 36 pies, con los dos de la revancha de quilla tendríamos 38 pies. En realidad, señor Senador, yo no entiendo sobre esto mucho más que usted, por lo cual le pido que no sienta inhibición alguna en preguntar, porque al tratarse de un tema de difusión pública, nuestra intención es considerarlo dentro de los mejores términos de entendimiento, tal como lo ha hecho el señor Senador Gargano, al igual que nosotros.

SEÑOR GARGANO.- Voy a hacer un comentario con respecto a la pregunta que ha formulado el señor Senador Couriel. Es cierto que el Canal de Acceso al Puerto de Montevideo tiene hoy 9.80 metros de profundidad, es decir que tiene menos de 32 pies. En ese sentido, el objetivo del dragado a este costo que he mencionado -es decir, de U$S 6:000.000- si traemos la draga que estaba trabajando en el Canal de Martín García -tema del que hemos conversado- sería el de llevar la profundidad del Canal a 11 metros, que equivalen a 33 pies. Quería destacar este aspecto para esclarecer más el tema.

SEÑOR BALIERO.- Son 36 pies.

SEÑOR MINISTRO.- Entonces, en cuanto a las aseveraciones en el sentido de que el primer trazado del alargue de Puerto Indio atravesaba el canal de entrada al Puerto de Montevideo, más allá de lo convenido o autorizado, lo que ponía en tela de juicio la nueva Zona Alfa -punto que había sido expuesto por el señor Senador Gargano en su primera exposición; hoy no volvió sobre ese tema con todo el énfasis que puso en la primera intervención, aunque no quiero hacer una evaluación sobre esto- y en lo que hace al puerto de aguas profundas de La Paloma, afirmamos lo siguiente. El trazado proyectado nunca atravesó el canal de acceso al Puerto de Montevideo. Quisiera que el doctor Julio Benítez pudiera mostrar la gráfica donde están indicados los canales y su trazado. Es imposible que la prolongación del Canal del Indio pudiera pasar por el Canal de Acceso al Puerto de Montevideo porque la proximidad del canal de éste a la costa hace que esté sensiblemente al sur de ese trazado. Me parece que este es un tema en el que nos vamos a poner de acuerdo porque estamos trabajando sobre el mismo material y no puede haber debate; puede haberlo sobre otros aspectos, pero no sobre la base de datos que entiendo debemos manejar, que es común.

SEÑOR GARGANO.- Como el señor Ministro se está refiriendo a que esto nunca fue así, efectivamente en la primera proyección y de acuerdo con lo que decía la Nota Reversal, la proyección con la dirección Noreste que se había hecho en la Nota Reversal llevaba a que se atravesara el canal de entrada al Puerto de Montevideo, llegando el lugar del trazado -como dijo el señor Ministro- casi hasta el Puerto del Buceo. En esto se dio marcha atrás y se cambió por parte del Gobierno argentino el trazado del canal para llegar al kilómetro indicado, es decir, el 239, con la profundidad de 32 pies. Ahora bien, se cambió la dirección, pero al hacerlo atravesaron la Zona Alfa, lo que no estaba permitido. Tengo en mi poder los mapas, confeccionados por la gente que sabe del tema. Por eso la Zona Alfa fue trasladada más hacia el Este. Esto seguramente va a ser discutido por los expertos y no va terminar en un intercambio entre políticos. Me baso en estas afirmaciones, y aprovecho para decir que la profundidad que tiene el canal en el inicio y más allá del inicio hasta prácticamente el kilómetro indicado -creo que el 232 ó 239- es mucho mayor a 32 pies y llega a los 36 ó 39 pies.

SEÑOR MINISTRO.- Esa profundidad es fuera del mar.

SEÑOR GARGANO.- Pero está en el diseño, en la carta náutica del canal, en la carta argentina y en la uruguaya. Digo esto porque es menester dejar en claro que tenemos una diferencia de interpretación y alguien va a tener que decir cuál de los dos tiene razón.

SEÑOR MINISTRO.- Estoy tratando de utilizar solamente información difundida e incorporada a documentos. No estoy manejando ninguna información "ad hoc" hecha para esta comparecencia, y descuento que el señor Senador Gargano tampoco.

SEÑOR GARGANO.- Quiero decir que lo que yo estoy diciendo está en las cartas náuticas hechas por la Armada argentina y por la Armada uruguaya, de modo que no son documentos oficiosos.

SEÑOR MINISTRO.- No los estoy calificando como oficiosos; simplemente quisiera utilizar como base de esta información algunos datos que creo son objetivos para todos nosotros; me refiero tanto al Poder Ejecutivo como al Poder Legislativo.

Lo que realmente sucede es que el alargue y profundización del canal de acceso al Puerto de Montevideo fue oportunamente aprobado por la CARP en el año 1985 -fui Presidente de la CARP en algún tiempo y en aquel entonces integraba, sin ser Presidente, la delegación uruguaya- y confirmado en el año 2002. Al presente, se encuentra en proceso de ejecución, pero se proyecta más hacia el Este y corta la salida de Punta Indio hacia el Este. Es decir que nuestro canal es el que cortaría la eventual prolongación del Canal del Indio hacia el Este.

En efecto, como el señor Senador Gargano lo recordaba, en tanto el Punta Indio se extiende hasta el kilómetro 239.1, medido desde Buenos Aires, el extremo del autorizado alargue del canal de acceso a Montevideo está en el kilómetro 42.4 medido desde Montevideo, y más al Este -como ya se ha dicho- por lo que nuestro país está en una posición muy sólida. En esta cuestión el señor Senador Gargano puede tener la tranquilidad de que la prolongación del Canal del Indio no va a afectar nuestro canal de acceso al Puerto de Montevideo. Eso no tiene intencionalidad política ni cuestionamiento de tipo ideológico, sino que se afinca en cosas puramente gráficas y materiales.

En cuanto a la profundización del alargue de Punta del Indio más allá de lo convenido, hemos contestado antes. El informe del SOHMA reconoce que se cumplió la obra conforme a las características del diseño.

El tema del traslado de la Zona Alfa es muy interesante, y a él nos podemos referir con más propiedad porque en su momento nos tocó participar. Como los señores Senadores recordarán, la antigua Zona Alfa estaba situada en profundidades naturales de 10 metros, es decir 32.8 pies, y operaba con alijos y complementos de carga de buques que navegaban a 26 y 28 pies de calado. Al haberse profundizado todo el sistema a 32 pies, al tiempo de autorizar una extensión del Canal del Indio, se impuso un cambio de ubicación de la Zona Alfa, que perdía todo su sentido en la anterior posición. Al llevar el canal a una profundidad mayor que la de la Zona Alfa, ésta ya no podía cumplir la finalidad de servir de lugar de alijo de carga. Naturalmente, esto se impuso por los cambios operados en la profundización del canal.

Su actual emplazamiento -y hay que tener cuidado con esto- fue dispuesto por la Comisión, o sea por las delegaciones uruguaya y argentina, en una decisión tomada de consenso -como corresponde de acuerdo con el Estatuto de la CARP- previa autorización de Uruguay, que para darla siguió la opinión de la Armada Nacional, permitiendo las operaciones de buques en la nueva zona en que está emplazado.

Aquí tengo una gráfica que marca el nuevo emplazamiento de esa Zona Alfa. Este nuevo emplazamiento tiene 42 pies y por su mayor profundidad, que además es natural, permitiría ese trabajo de alijo que antes se hacía en la otra zona, que tenía mayor profundidad que la del canal.

La nueva Zona Alfa prácticamente no ha operado en trasbordos, en razón de los nuevos calados que el sistema ha habilitado. El sistema ha habilitado el ingreso de barcos de mayor porte y en consecuencia no ha sido rentable económicamente hacer trasbordos de buque a buque en zona abierta, en tanto es una zona difícil desde el punto de vista climático y con muchas dificultades naturales para operar. La operación en puerto siempre ha sido mucho más segura.

Esta posición en una zona más alejada de nuestro país, viendo el tema en una apreciación inicial, ocasionaba perjuicios al Uruguay porque alejaba la zona de transbordo de carga de nuestras facilidades portuarias. Eso motivó algo interesante, que creo que la Comisión conoce, que es que Uruguay negoció con Argentina en el seno de la CARP la creación de un nuevo concepto, que no existía en la cercanía de nuestra terminal portuaria y que se ubicó donde antes estaba la Zona Alfa: me refiero a un área de fondeo y servicio. Con ello se canceló la vieja discusión acerca de si en la Zona Alfa se podían prestar o no servicios. Inclusive, había habido un dictamen del profesor Jiménez de Aréchaga, que nosotros recogimos en la CARP, que planteaba esa cuestión.

Como decía, entonces, esta pasó a ser la nueva zona de fondeo y servicios. Es un concepto que no está establecido a texto expreso -cabe aclararlo- en el Tratado, sino que fue una creación evolutiva de la Comisión. El asunto fue resuelto realmente el 14 de diciembre de 1999 y constituyó una contribución efectiva a cumplir servicios posibles, dada la profundidad del lugar, haciendo compatible ese servicio con la ubicación de la extensión del canal y con la nueva colocación de la Zona Alfa.

Quiere decir que en ese sentido el Uruguay ganó, ya que de una zona pasó a tener dos, en las profundidades correspondientes a la naturaleza de una y otra. Como eso no aparecía en el informe del señor Senador Gargano, me permití agregarlo.

SEÑOR GARGANO.- ¿Me permite una interrupción, señor Ministro?

Antes que nada quiero señalar que la creación de la Zona Alfa inicial, la que estaba -diría- a la vista de quienes residíamos sobre la rambla de Montevideo, facilitó, fundamentalmente, a Argentina, porque Uruguay prácticamente no la ha utilizado nunca. Era alijo de los grandes buques graneleros que no podían salir de los puertos de Rosario, Santa Fe o Buenos Aires, por lo que transbordaban de buques pequeños a otros más grandes en esta Zona Alfa. Ahora, en virtud de lo que se hizo con el trazado del canal -después vamos a ver si hubo autorización para cambiar la dirección, porque efectivamente atravesaba la antigua Zona Alfa- la nueva Zona Alfa tampoco va a ser utilizada por Uruguay, por lo que, en gran medida, es una concesión estratégica a futuro para Argentina.

El señor Ministro dice que en la actualidad prácticamente no se utiliza porque, debido a que el Canal tiene tal profundidad, los buques, por su calado, no tienen necesidad de ir a la Zona Alfa a hacer los transbordos, pero que puede ocurrir que en el futuro sí la tengan y nadie puede decir que no va a tener importancia en ese entonces. Por supuesto, las zonas de transbordo en altamar siempre presentan más inseguridad que las que se hacen en puerto; por eso, una de las primeras estrategias de la Administración Nacional de Puertos después de la dictadura, fue profundizar el canal de entrada y buscar profundizar el estacionamiento de buques en la Bahía de Montevideo, para permitir que los transbordos de graneles y demás se hicieran más seguros, dentro del Puerto. Esa fue la teoría que nos expuso la Administración Nacional de Puertos entre los años 1985 y 1989, y se estudió con los aportes del Puerto de Barcelona, en un convenio que se hizo para remodelar el Puerto de Montevideo; de todo esto, están los papeles allí. Es decir que se tuvo en cuenta la concepción de que pudiéramos aprovechar la profundidad natural para acondicionar mejor el Puerto de Montevideo, a efectos de permitir que hubiera más seguridad en los transbordos.

Digo esto porque es un dato que tiene que quedar allí para mejor ilustración de las generaciones que no lo han visto.

SEÑOR MINISTRO.- En el nivel que nos tocó, nosotros formamos parte de la Administración que actuó entre 1985 y 1989. En aquel entonces, muy dignos técnicos de la Armada integraban, tanto nuestra delegación en la Comisión como la Administración Nacional de Puertos, y hemos compartido con ellos muchas de las ideas y nociones que plantea hoy el señor Senador Gargano. Sin embargo, también hay que observar que el aprovechamiento de recursos naturales compartidos va de la mano de las modificaciones que se producen en los elementos de navegación. Naturalmente, ha habido y hay una evolución; por lo tanto, creo que no debemos congelar nuestras consideraciones al año 1985 ó 1989, así como tampoco al año 1997. Digo esto, porque yo podría valerme de que en ese año las Notas Reversales fueron firmadas por otra Administración y que no tuve intervención y, por

ende, mi gestión en esto no implicaría responsabilidad política. Me parece que no debo valerme de eso, sino que debo decir que las Notas Reversales de mayo de 1997 formaron parte de una estrategia de manejo del Río y de posición uruguaya y, por tanto, he asumido con toda limpieza la posibilidad de venir aquí, no a parapetarme en esa defensa, sino a señalar la línea de continuidad que hay en la administración de estos recursos, que todos los Gobiernos uruguayos han procurado defender del mismo modo.

El Puerto de aguas profundas de La Paloma -tema sobre el que quiero detenerme un instante- no pierde factibilidad por el hecho de que el sistema de navegación del Río de la Plata se haya fijado en 32 pies, ni tampoco porque la nueva Zona Alfa esté a 42 pies, ya que dicho Puerto tiene profundidades naturales -esto lo decía el ingeniero Cáceres- de 20 metros, es decir 65 pies, muy cerca de la costa. Estoy hablando en presencia de gente que conoce esa costa seguramente granito por granito. La factibilidad de este Puerto va a responder seguramente a otras consideraciones tales como la inversión fija, el costo de instalación, las vías de acceso terrestre para carga y descarga a construirse o, en su caso, a ampliarse para que haya una inversión exitosa, pero no a un elemento dado por la naturaleza en forma absolutamente espontánea como lo es la profundidad.

SEÑOR PRESIDENTE.- Aprovecho la oportunidad de hacer uso de la palabra, porque el tema me toca muy de cerca.

Creo que si se construye el Puerto de aguas profundas de La Paloma, todo esto de los canales pierde vigencia, porque la navegación desde este Puerto hacia el Oeste se va a realizar en embarcaciones mucho más pequeñas, y las grandes harán su descarga y su carga en el Puerto de aguas profundas, por la sencilla razón de que las aguas profundas ofrecen mucha mayor comodidad. Además, los canales construidos en la arena -y esto lo hemos oído con motivo del estudio que se ha realizado en la Comisión- siempre pierden vigencia, pues con el transcurrir del tiempo y con el movimiento del agua, se desmoronan. Quiere decir que el mantenimiento de esos canales demanda un costo permanente. Todo eso se eliminaría en la medida en que el Puerto de La Paloma pase a ser el puerto de recepción y de embarque de todo el comercio que entra al Río de la Plata y luego, a través de éste, a los ríos que ingresan al centro de América del Sur.

Quería hacer esta anotación porque muchas veces nos hemos referido a la necesidad de ese puerto.

Por otra parte, de acuerdo con lo que hemos leído, desde el Puerto de Santos hasta José Ignacio hay una línea próxima a la costa que tiene la profundidad que citaba el señor Ministro. De manera que la naturaleza nos ha regalado la posibilidad del puerto de aguas profundas en el Atlántico, como dije, prácticamente desde Santos hasta el límite entre el departamento de Maldonado y el de Rocha.

Creo que el Uruguay en algún momento tendrá que encarar como obra definitiva, de gran trascendencia en el tiempo y para toda la región del Cono Sur, el puerto de aguas profundas en el Atlántico.

SEÑOR MINISTRO.- Quisiera decir que efectivamente la complementariedad de los puertos está encerrada en el comentario que acaba de hacer el señor Senador Pereyra, y ese elemento fue manejado por el señor Ministro Cáceres. Lamento no estar munido de la misma batería informativa y argumental que seguramente tienen quienes son responsables de la realización de estas obras. En definitiva, la Comisión Administradora es, justamente, administradora, y no es su función la de proyectar la totalidad de las obras sino que participa, en el trayecto del propio Tratado, en lo que le compete. Evidentemente, hay iniciativas que nacen de los sectores sustantivos de la Administración, a la que muchas veces debemos acoplarnos luego para la negociación internacional.

Quiero hacer ahora algunas otras precisiones.

Las cartas de navegación de ambos países, a las que ha hecho referencia el señor Senador Gargano en distintas oportunidades, marcan las profundidades reales y se corresponden con lo realmente medido. Con respecto a este tema, me remito a esa documentación, y por eso señalaba la importancia de que manejemos información unívoca. Por lo tanto, cabe reiterar una vez más que la supervisión y control de las obras que llevaron a la profundización del canal de acceso al Puerto de Buenos Aires y a los canales y boca de Punta del Indio, fueron obras autorizadas, evaluadas y cotejadas con el proyecto de obra por quien correspondía.

SEÑOR GARGANO.- Sin auxilio de los navegantes, sino simplemente por lo que dice la Nota Reversal de 1997, digo que ésta autorizaba a alcanzar la profundidad de 32 pies y parar el dragado. Sin embargo, se siguió adelante y se extendió el dragado llevándolo a mayores profundidades. ¿Por qué no se detuvo cuando se alcanzó la profundidad que establecía la Nota Reversal? Esto tiene mucha importancia, porque no se llevó sólo a dos pies más, como para asegurar la profundidad, sino que se alcanzaron hasta 42 pies, como lo acaba de señalar el propio señor Ministro. La punta del canal está a 42 pies; me pregunto, entonces, para qué se hicieron las Cartas, tanto la uruguaya como la argentina. Esto no estaba convenido en la Nota Reversal.

Ahora bien; tomando las palabras del señor Ministro, todo se hizo con aquiescencia de Uruguay, y si se anotó y demás, esto fue aprobado. Lo que hay que ver, entonces, es si está bien que se haya hecho.

Reitero: el señor Ministro dijo que todo lo que se actuó en la Nota Reversal se hizo con aprobación de la delegación uruguaya en la Comisión Administradora del Río de la Plata. Quería dejar constancia de esto, que me parece muy importante.

SEÑOR MINISTRO.- Mientras escuchaba la exposición del señor Senador Gargano tuve ganas, en determinados momentos, de levantar mi mano para señalar alguna diferencia. Sin embargo, no lo hice, porque creí que él haría su presentación y yo daría mis respuestas. Pero he accedido a una serie de interrupciones que de alguna manera han cortado mi discurso y lo han fraccionado. Admito que el carácter colegiado del órgano lo habilite, pero me preocupa que mi planteamiento no se disperse. En ese sentido, me gustaría que me permitieran avanzar en la presentación.

Aquí hay un tema que tiene que ver con la autorización de la obra de alargue del Canal del Punta del Indio. Me parece que vale la pena destacarlo, sobre todo porque ha habido algunas referencias sobre que pudo haber existido negligencia, omisión, desinterés o falta de instrucciones. En fin; fue muy amplio el abanico de renuncios a los que aludió sin otra variante el señor Senador Gargano. Pero adviertan los señores Senadores que aquí hay un punto que abona en un sentido contrario; el concesionario de la obra que comenzó los trabajos del alargue de Punta de Indio, lo hizo sin haberlo comunicado a la parte uruguaya, sin dar cuenta a la CARP. El concesionario de la obra, concesionada por Argentina, lo hizo y nosotros elevamos una protesta ante el Ministro Di Tella. En esa instancia, quien habla ya era Ministro de Relaciones Exteriores, y el Canciller argentino rindió una excusa muy explícita que, por lo

menos en lo que respecta a mi registro de cinco años y cuarto de Canciller, no había visto nunca en la relación bilateral Uruguay - Argentina, reconociendo la forma errónea en que había actuado la autoridad argentina. Esto abona un poco el criterio general que creo tiene que calificar toda esta sesión, en el sentido de que todos estamos defendiendo lo mismo. Algunos lo hacen por medio de un cuestionamiento, aunque en realidad el señor Senador Gargano le ha extendido al Gobierno del Período 1985-1989 una premiación que acepto gustoso. No obstante, creo que de lo que se trata es de ver en qué medida nosotros hemos podido llevar este tema de los recursos naturales compartidos con Argentina, de un modo equilibrado y defendiendo los intereses nacionales.

En definitiva, sobre este punto, hicimos que se cumpliera con los contratos respectivos, el mantenimiento de los canales a 32 pies y también tratamos de aprovechar al máximo los equipos de dragado en la operativa. Me parece que el tema del sobredragado al que se ha aludido, podría merecer en algún momento algún tipo de explicitación técnica más pormenorizada que la que he dado, porque la he fijado solamente en el garante de los dos pies. Sin embargo, puede haber zonas -tal como lo expresa el señor Senador Gargano- en las que se hayan excedido de los 34 pies, es decir, los 32 pies más los otros dos, pero no puedo asegurar que no sea así. Tampoco podemos poner en tela de juicio una información que él posee; pero sí me parece importante señalar que no modifica en nada el uso final de esa obra que está condicionada por el mínimo y no por el máximo. Creo que este es un concepto que no podemos dejar de registrar y que los 42 pies en la boca no habilita la navegación en lugares donde hay 32, con lo cual estaríamos haciendo una obra ociosa y, en definitiva, no aprovechable.

También quiero agregar que en cuanto al sobredragado -y aquí aparece el aspecto técnico sobre el cual me gustaría tener el aval de los ingenieros de obra y demás que trabajan en el tema- se trata de algo que tiene que ver con la sedimentación y con la velocidad de la misma, que hace que en algunos casos haya que dragar más profundamente para mantener una suerte de garantía de que no se va a producir una sedimentación inmediata. Este es un factor que técnicamente podrán explicar seguramente mejor que quien habla quienes puedan legitimar y justificar este sobredimensionamiento.

En el caso de Martín García, que como es sabido es administrado por la CARP, la draga del concesionario sale a operar y deja el canal en aproximadamente 34 pies. El concesionario, por contrato, debe mantenerlo a 32 pies, pero quizás también allí, para tener ese colchón, lo dragué a 34 ó 35 pies. Ninguno de nosotros nos agraviamos porque el canal de Martín García se drague a 34 ó 35 pies. Por lo tanto, puede suceder que si hiciéramos la exploración del canal al día siguiente de la finalización de las obras, podríamos encontrarnos con que está sobredragado. En cambio, si lo hacemos un tiempo después podremos encontrarnos con que la situación es otra.

También se nos ha dicho -le doy la información al Cuerpo, en particular al señor Senador Garat porque es experto en esto- que los buques pueden navegar en algún caso, con algún pie mayor aprovechando la marea. Por ejemplo, en el caso de Martín García, con un dragado a 32 pies, al cero de marea, a veces pueden navegar cargados a 33 pies, lo que es siempre controlado por las prefecturas de ambos países, que permitirán o no la navegación según las condiciones y circunstancias y el reglamento aplicable.

SEÑOR GARAT.- Ya que estamos hablando de este tema, quisiera hacer un pequeño desvío y plantear un asunto que me preocupa. Concretamente, se trata de la situación de Martín García y, en particular, la falta de pago a la empresa. Quiero señalar que ya hice el planteamiento en el Senado hace dos semanas.

El señor Ministro sabe muy bien -no voy a abundar en detalles- que el desarrollo del Puerto de Nueva Palmira y el de Fray Bentos -que ha tenido un gran crecimiento en los últimos tiempos- se debió a la existencia del Canal Martín García y ahora, con esta situación, estaría corriendo un gran riesgo. Reitero que hice un planteamiento en el Senado en el sentido de solicitar información al Ministerio correspondiente. De todas maneras, este es un tema que me preocupa mucho y no es que yo esté de acuerdo con la forma en que se hizo la concesión, pero una vez llevada a cabo, pienso que lo que hay que mantener es el Canal Martín García. Esa es mi inquietud y, desde ya, le pido disculpas al señor Ministro por haberlo interrumpido.

SEÑOR MINISTRO.- Le agradezco al señor Senador Garat su exposición porque va exactamente en la misma línea que hemos sustentado en forma reiterada, tanto la Cancillería como la delegación que integra la Comisión Administradora del Río de la Plata, así como también esta Comisión porque, obviamente, este tema nos preocupa institucionalmente. Esto forma parte -y no es desconocido para nadie- de una serie de contribuciones de organismos internacionales, y Uruguay ha sufrido una demora en su entrega por razones de obvia notoriedad. Hace muy pocos días hemos logrado hacer nuestro aporte regular a la Secretaría de la Comisión del MERCOSUR. Actualmente somos responsables de su funcionamiento y, más precisamente, en la víspera ocupamos la Presidencia del MERCOSUR quizás de un modo más acentuado, porque la Secretaría ha sufrido un cambio cualitativo muy fuerte. Digo esto porque ha pasado de ser una Secretaría Administrativa a ser una Secretaría en el cabal sentido de la palabra. Hemos logrado ese aporte y esperamos lograr alguna respuesta del señor Ministro de Economía y Finanzas.

Quiero comunicar que en este momento me acaba de informar el señor Subsecretario -ya que nos dividimos las tareas porque no podemos estar los dos en el mismo lugar- que efectivamente estuvo presente este tema en la conversación del señor Martín Regrado con el señor Ministro. Creo que esto confirma que estamos en la misma línea del planteo que realizó el señor Senador Garat en el Senado y en este ámbito.

Nos preocupa "in extremis" el incumplimiento de lo pactado contractualmente, que hace pasible a quien incumpla de las sanciones respectivas. Lamentablemente hoy no está presente el Presidente de la delegación uruguaya, el doctor Zumarán, pero sí está el Vicepresidente, y podemos testimoniar con total responsabilidad ante los señores Senadores, que han sido múltiples las gestiones que hemos venido realizando. Naturalmente, la intervención del señor Senador Garat ayuda mucho porque va en la misma dirección y la tomo con un sentido netamente constructivo.

Pido excusas por haberme dirigido al señor Senador Gargano cuando hice este primer comentario y no al señor Presidente como corresponde. Quiero expresar que tengo un compromiso y me veo obligado a concluir esta presentación pero, obviamente, no está terminado el tema. Desearía dejar abierta la posibilidad de un nuevo encuentro -si la Comisión lo autoriza- con la asistencia técnica necesaria para que este debate -que no lo ha sido propiamente, sino una presentación de informaciones- llegue a un punto en que la información común sea compartida y que las discrepancias que se puedan dar en este tipo de situaciones, se produzcan a partir de lo que es opinable y no de lo que puede ser compartido por todos.

Concluyo diciendo que el sistema de canales del Río de la Plata está dragado y que se mantiene a 32 pies. El canal de acceso al Puerto de Montevideo estará a 34 pies, según lo acordado por la CARP en las sucesivas delegaciones de nuestro país ante ese

organismo y siguiendo siempre instrucciones de la Cancillería.

El Puerto de Montevideo nunca llegó a tener una profundidad unívoca de 36 pies; es decir, según nuestra información histórica, las profundidades del Puerto estuvieron por debajo de los 30 pies y hubo un momento donde, según se me dice, se dio una especie de olla -el señor Senador Garat quizá lo recuerde con más solidez que yo- de 11 metros, pero esto sucedió con motivo de una operación especial de "Doña Flor" que por otra parte no funcionó. Es más, me gustaría que con la autoridad de haberlo referenciado técnicamente, podamos contar con esa ayuda.

Por último, quisiera hacer referencia a un detalle que me parece importante. Por primera vez el Puerto de Montevideo va a tener una profundidad común de 34 pies, lo cual nunca ha sucedido. Si esto va a insumir un costo o no, realmente no puedo entrar ahora a debatir ese tema. Creo que el Puerto es una administración que podrá aportar la información a través del Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

En cuanto a las relaciones con la Armada, me parece importante referirlas, pues ésta siempre ha estado al tanto de todo lo actuado en la CARP, y de la mejor manera, pues cuenta desde siempre con un alto oficial integrando la delegación. Quiero decir que no hay traslado de soberanía y creo que ninguno de nosotros estaría dispuesto a aceptar que pueda haber incurrido en la conducta de resignar soberanía, al menos con conciencia y voluntad. Pienso que podrá evaluarse la bondad o no, lo positivo o no de la gestión, pero lo que no podrá ponerse en tela de juicio es que alguna de estas decisiones pueda no haber estado inspirada en la defensa de una soberanía, pues mucho costó adquirir este Tratado desde la época de la tesis Zeballos y de la tesis del Talweg y de la línea media que eran, la primera una posición expansionista y las otras dos posiciones de defensa de cada uno de los litorales. Me parece que esto es un logro importantísimo; tengo en mi poder en este momento una edición que muestra claramente la evolución de este tema.

Agradezco a la Comisión que se nos haya dado esta oportunidad. De todas maneras, percibo en la expresión del señor Senador Gargano que no se ha quedado satisfecho. Probablemente yo tampoco, pero me parece que lo que hemos hecho hoy es abordar el tema en grandes líneas de información y hemos visto dónde pueden haber puntos de disenso en cuanto a la base de información que hemos manejado. De esta manera, podríamos auspiciar un encuentro, que me comprometo desde ya a mantener en los términos y condiciones que la Comisión establezca.

SEÑOR GARGANO.- Voy a hacer tres o cuatro comentarios centrales, donde creo que está la médula de los planteos que se nos han hecho llegar como objeciones a la política del Poder Ejecutivo y al trabajo de la Comisión Administradora del Río de la Plata. En primer lugar, para nosotros está claro, por las cartas náuticas de la Argentina y del Uruguay posteriores a 1997, que el canal de Punta del Indio tiene profundidades mayores a las permitidas en las Notas Reversales en un 20% de su extensión. Este es un dato que existe, pero esto no se contestó expresamente y se dijo que había razones técnicas para ir a mayor profundidad. El argumento central aquí es que hay un 20% de ese canal que tiene una profundidad mayor a la autorizada por las Notas Reversales. Si no es así, habrá que demostrarlo con los especialistas.

En segundo término, el planteo que realizamos no es ocioso, porque quienes nos asesoraron dijeron que si se llega a una profundidad de 42 pies en la punta del canal, técnicamente, de acuerdo con las convenciones internaciones y la práctica, es posible llegar al Puerto de Buenos Aires con esa profundidad. Aclaro que estoy hablando de la información que tengo. Entonces, si las cosas son como se nos ha informado, la situación es muy grave, porque hemos avalado, hemos permitido que se llegara a profundidades mayores. El señor Ministro ha dicho que todo ha sido hecho con el control estricto de la delegación uruguaya en la CARP. Si ello es así, si se llegó a esas profundidades, y la consecuencia es que se puede llegar con esas profundidades hasta el Puerto de Buenos Aires, entonces esto es muy grave. Si no es así, habría que dejarlo muy en claro para que no haya ningún problema en el futuro, debido a las consecuencias económicas y demás desde el punto de vista del desarrollo estratégico del país, que son muy importantes.

Termino mi intervención pidiendo que esto sea contestado y que, además, se nos traigan los documentos y las resoluciones que se adoptaron en la Comisión Administradora del Río de la Plata por instrucciones del Poder Ejecutivo, para verificar materialmente todo esto. A su vez, propongo que se pida a la Armada que informe sobre por qué se hicieron esas cartas con esa profundidad, pues debe haber alguna razón. Por mi parte, tengo aquí las cartas, tanto la argentina como la uruguaya -que el propio señor Ministro exhibió- pues no iba a venir a la Comisión a decir una cosa distinta de la que figura en los documentos oficiales.

SEÑOR PRESIDENTE.- En razón de que el señor Ministro ofreció continuar este debate en otra oportunidad, la Presidencia de la Comisión combinará con él una nueva fecha para realizar la sesión. Seguramente ésta deberá realizarse después del 28 de mayo, pues el señor Senador Gargano estará fuera del país hasta esa fecha.

Agradecemos la presencia del señor Ministro y sus asesores.

Se levanta la sesión.

(Así se hace, es la hora 19 y 23 minutos)